

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ENERGIE

Direction générale de l'Aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation civile
Direction de la sécurité de l'Aviation civile Sud

Blagnac, le 15 juin 2015

DECISION n°98/D/2015

Le directeur de la sécurité de l'Aviation civile Sud,

- Vu le code de l'aviation civile et plus particulièrement l'article R 213.1-6 ;
- Vu l'arrêté préfectoral du 8 avril 2014 modifié fixant les mesures de police applicables sur l'aérodrome de Toulouse-Blagnac ;

DECIDE

Article 1

Les mesures particulières d'application des règles générales définies par l'arrêté préfectoral du 8 avril 2014 modifié fixant les mesures de police applicables sur l'aérodrome de Toulouse-Blagnac sont précisées dans le document annexé à la présente décision.

Article 2

La décision 240/D/2014 du 22 décembre 2014 est abrogée.

Article 3

Les fonctionnaires de la direction départementale de la police aux frontières, les militaires de la gendarmerie nationale, les agents et fonctionnaires de la direction générale de l'aviation civile ainsi que les fonctionnaires des douanes, sont, dans leur domaine de compétence, chargés de l'application des dispositions contenues dans le document annexé à la présente décision.

Le directeur de la sécurité de l'Aviation civile Sud

Georges DESCLAUX

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat
Développement durable
Prévention des risques
Infrastructures, transports et mer

Présent pour l'avenir

www.developpement-durable.gouv.fr

Allée Saint Exupéry
BP 60 100
31 703 BLAGNAC
www.dac-s.aviation-civile.gouv.fr



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ENERGIE

Direction générale de l'Aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation civile
Direction de la sécurité de l'Aviation civile Sud

MESURES PARTICULIERES D'APPLICATION

de l'arrêté préfectoral en date du 8 avril 2014 modifié

fixant les mesures de police applicables sur l'aérodrome de Toulouse-Blagnac.

15 juin 2015

NB : Les modification apportées à la version précédente sont surlignées en jaune.

TITRE I - DELIMITATION DES ZONES
(articles 1 à 3 de l'arrêté préfectoral)

Il n'existe aucune mesure complémentaire à celles définies dans l'arrêté préfectoral de police en vigueur.

TITRE II - CIRCULATION DES PERSONNES
(articles 4 à 7 de l'arrêté préfectoral)

Préambule:

Hormis le cas de la zone des installations DGAC (voir point C du présent Titre) qui relève des installations identifiées à l'alinéa III de l'article R.213.3 du code de l'aviation civile, l'accès des personnes au côté ville, même s'il peut être réglementé (zones sous-douane à l'arrivée, installations des opérateurs de fret), n'est pas assujetti à la possession d'un titre de circulation.

La circulation d'une personne côté piste est liée aux droits qui lui ont été accordés par les autorités compétentes et est donc limitée aux seules parties de l'aérodrome mentionnées sur son titre de circulation.

Les titres de circulation ainsi que les autorisations de conduire des véhicules sur les aires de manœuvre, les aires de trafic et les routes de service associées sont délivrés à titre individuel (Titre III - Chapitre II §4 et Chapitre III § A.3.1.).
Il appartient néanmoins à chaque employeur de s'assurer que ses agents disposent des titres et autorisations nécessaires à l'exercice de la tâche qui leur a été confiée.

A- TITRES DE CIRCULATION

A.1 - DESCRIPTION DES DIFFERENTS TITRES AUTORISANT L'ACCES ET LA CIRCULATION EN COTE PISTE DE L'AERODROME DE TOULOUSE-BLAGNAC

A. 1.1 - Le titre local (Blagnac)

Il est délivré à toute personne exerçant une activité professionnelle côté piste de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac.
Il comporte la mention « BLAGNAC », une photo, le nom et prénom du titulaire, la date de validité du titre, l'identification de l'entreprise ainsi que les secteurs dans lesquels le titulaire du badge est autorisé à circuler.
Le badge est de couleur saumon si son titulaire n'est autorisé à accéder et circuler que dans les secteurs fonctionnels et de couleur rouge si cette autorisation concerne au moins un secteur de sûreté.
Le badge est de couleur jaune quand son titulaire est autorisé à circuler dans une partie définie et limitée du côté piste, mentionnée sur le titre par exemple zone de chantier ou zone délimitée de la DGAC/DTI , lieu à usage exclusif ou autre.
La validité est liée à la durée de l'activité du titulaire côté piste sans toutefois pouvoir dépasser la validité de l'habilitation. La validité maximale d'un titre local est donc de trois ans.

A.1.2 - Le titre régional (DAC/SUD)

Il est délivré aux personnes dont l'activité régulière se déroule sur plusieurs aérodromes relevant de la compétence de la DSAC/SUD. Les demandes de titres doivent être transmises par les directeurs et chefs de service des agents concernés à la DSAC/SUD.
Le facial du titre régional est identique à celui du titre local, la mention "DAC SUD" remplaçant "BLAGNAC". La validité maximale de ce titre est de trois ans.

A.1.3 - Le titre national

Il est délivré aux agents de L'Etat justifiant d'une activité régulière sur plusieurs aérodromes relevant de la compétence de plusieurs directions de l'aviation civile. Les demandes de titres doivent être transmises par les directeurs et chefs de service des agents concernés à la Direction des transports aériens.
Il peut également être délivré aux personnes identifiées dans les programmes de sûreté des entreprises ayant un rôle de supervision sur plusieurs aérodromes.
Le facial du titre national est identique à celui du titre régional, la mention « NATIONAL » remplaçant « DAC/SUD ». La validité maximale de ce titre est de trois ans.

A.1.4 - Le titre de circulation accompagnée

Le titre de circulation accompagnée est délivré :

- aux personnes qui ne sont pas titulaires d'un titre de circulation autorisant l'accès sans escorte sur l'aérodrome de Toulouse-Blagnac et qui doivent y accéder de façon ponctuelle,
- aux personnes titulaires d'un titre de circulation autorisant l'accès non accompagné sur l'aérodrome de Toulouse-Blagnac mais qui doivent accéder ponctuellement à un secteur ne figurant pas sur ce titre.

De couleur verte, il ne comporte ni photo ni zone d'habilitation particulière. Les procédures de délivrance du titre accompagné sont décrites en A.2.3.

A.2 - MODALITES DE GESTION DES TITRES DE CIRCULATION

A.2.1 – DISPOSITIONS GENERALES

** Bénéficiaires des titres de circulation*

Les titres de circulation aéroportuaires ne peuvent être délivrés qu'aux organismes suivants:
-a) Services de l'Etat exerçant une activité sur l'aérodrome.
-b) Entreprises bénéficiant d'une autorisation, délivrée par l'exploitant d'aérodrome, d'exercer une activité commerciale ou industrielle sur le site aéroportuaire.
-c) Entreprises effectuant périodiquement ou temporairement des travaux ou prestations de service pour le compte des organismes cités en a) et b).
Dans ce dernier cas, les demandes de titres sont visées par les correspondants sûreté des donneurs d'ordres.
La liste des entreprises bénéficiant d'une autorisation d'activité et de leurs sous-traitants est établie et mise à jour en tant que de besoin par l'exploitant d'aérodrome.

** Habilitation*

L'habilitation est destinée à vérifier que la moralité et le comportement du demandeur du titre de circulation présentent les garanties requises suffisantes au regard de la sûreté de l'Etat, de la sécurité publique, de l'ordre public.
L'habilitation est délivrée, en vertu d'une délégation qui lui a été accordée par le Préfet, par le directeur départemental de la police aux frontières pour une période maximale de trois ans et est valable sur tout le territoire national.
Elle peut être refusée, retirée ou suspendue lorsque la moralité ou le comportement de la personne ne sont pas compatibles avec l'exercice d'une activité côté piste des aérodromes

** Correspondant sûreté*

Le correspondant sûreté est une personne physique (formulaire de désignation disponible sur le site internet de l'aéroport de Toulouse-Blagnac (**www.toulouse.aeroport.fr/professionnels/surete)** désignée par chaque responsable d'entreprise possédant une autorisation d'activité côté piste.
Afin que la continuité de la fonction soit assurée, plusieurs correspondants sûreté peuvent être désignés pour la même entité.

Les responsabilités dévolues au correspondant sûreté sont les suivantes :

. valider les demandes de délivrance d'habilitation et/ou de titres de circulation en signant les formulaires (les formulaires de demandes de titres de circulation qui ne seront pas revêtus de la signature d'un correspondant sûreté ne seront pas pris en compte par les autorités de délivrance)
. signaler aux services de l'Etat compétents (DDPAF ou BGTA) les pertes ou vols de titre de circulation,

. organiser au sein de l'entreprise la collecte des titres de circulation périmés ou dont l'utilisation ne serait plus justifiée et les restituer au comptoir information d'ATB,
. s'assurer que les personnels pour lesquels il sollicite un titre de circulation répondent aux exigences requises en matière de formation à la sûreté.

La liste des correspondants sûreté est établie et mise à jour en tant que de besoin par la DSAC SUD.

** Délivrance des titres de circulation*

. Les titres de circulation "Blagnac" sont délivrés par le directeur de la sécurité de l'Aviation civile Sud en vertu d'une délégation qui lui a été accordée à cette fin par le préfet de la Haute-Garonne.
. Les titres de circulation "DAC/SUD" sont délivrés par le directeur de la sécurité de l'Aviation civile Sud.
. Les titres de circulation nationaux sont délivrés par le directeur général de l'Aviation civile.

* *Dépôt des demandes*

Les dossiers de demandes de titre de circulation et le bordereau dûment complété (formulaires disponibles sur internet d'ATB : (**www.toulouse.aeroport.fr/professionnels/surete)** doivent être déposés par les correspondants sûreté des entreprises auprès du comptoir information d'ATB.

Cette disposition ne concerne pas les services de l'Etat qui doivent remettre leurs demandes de titre de circulation soit à la DDPAF, soit à la DSAC SUD.

Remise des titres de circulation

Les titres de circulation aéroportuaire sont remis par la DDPAF pendant les horaires d'accueil définis par note de service, uniquement aux personnes physiques qui en sont titulaires, sur présentation des pièces suivantes :
- un document d'identité ;
- une attestation de restitution du titre précédemment en vigueur (uniquement dans le cas des renouvellements) ;
- une attestation individuelle de formation (initiale ou périodique) relative à la sûreté aéroportuaire, la formation devant avoir été suivie .
  . depuis moins de 6 mois pour les typologies T1 à T8 ou T10 (cas des agents de sûreté)
  . depuis moins de 3 ans, pour le module 11.2.6.2.
  depuis moins de 5 ans pour les modules 11.2.3.6, 11.2.3.7, 11.2.3.8, 11.2.3.9, 11.2.3.10, 11.2.4, 11.2.5 ou 11.5.

** Restitution des titres de circulation*

La restitution des titres de circulation des agents qui ont cessé d'exercer une activité côté piste ou dont la date de validité est atteinte, relève de la responsabilité des employeurs et plus particulièrement du correspondant sûreté de chaque entreprise
La même obligation s'applique aux entreprises sous-traitantes dont le personnel a obtenu un titre de circulation par l'entremise d'une société titulaire d'une autorisation d'activité sur la plateforme et disposant d'un correspondant sûreté. Dans ce cadre, il appartient à l'entreprise sous-traitante de remettre le titre de circulation à ce correspondant sûreté.
Les titres de circulation restitués doivent être déposés au comptoir information d'ATB qui établit et remet au déposant une attestation de restitution.

* *Perte (ou vol) d'un titre de circulation*

La perte (ou le vol) d'un titre doit être immédiatement signalée par son titulaire auprès de la PAF ou de la BGTA qui établissent une déclaration de perte ou vol. Le dossier de demande d'établissement d'un duplicata, qui comprend cette déclaration ainsi que le bordereau dûment complété (formulaire disponible sur internet d'ATB: (**www.toulouse.aeroport.fr/professionnels/surete)** doit être déposé au comptoir information d'ATB.

** Dysfonctionnement ou détérioration d'un titre de circulation*

En cas de dysfonctionnement ou de détérioration d'un titre de circulation, le titulaire se présente spontanément au service sûreté ATB. Après avoir vérifié l'effectivité du dysfonctionnement, ATB procède à l'édition du duplicata et le remet au titulaire en échange de son ancien badge.

**Obligations du titulaire d'un titre de circulation*

Aucune disposition complémentaire à celles recensées dans l'arrêté préfectoral fixant les mesures de police.

<u> Sanctions administratives</u>*

En cas de manquement du titulaire du titre de circulation, ou de la société ayant sollicité le titre, aux obligations énumérées au § II ci-dessus, le Préfet peut soit prononcer à leur encontre une amende administrative d'un montant maximum de 750 euros soit suspendre son titre de circulation pendant une durée ne pouvant excéder 30 jours.
En cas de défaut du port apparent du titre ou de l'utilisation du titre en dehors de sa zone de validité, l'amende ne pourra dépasser 150 euros et la suspension six jours.
Ces plafonds peuvent être doublés en cas de nouveau manquement de même nature commis dans un délai d'un an à compter de la date de notification de la décision du Préfet.

A.2.3 DISPOSITIONS SPECIFIQUES RELATIVES AUX TITRES DE CIRCULATION ACCOMPAGNEE.

Les titres de circulation accompagnée sont délivrés après vérification des antécédents, moyennant le dépôt d'une pièce d'identité du bénéficiaire et d'un formulaire de demande signé par un responsable désigné de l'entreprise (formulaire disponible sur le site internet d'ATB : (**www.toulouse.aeroport.fr/professionnels/surete)**

- par la GTA dans les locaux de la Brigade à l'entrée du site de la DGAC,
- par la PAF au 2 ème étage du hall C de l'aérogare.

En ce qui concerne le PARIF (Poste d'accès routier avec inspection filtrage) du portail C, le titre accompagné est remis par le prestataire de l'exploitant d'aérodrome après délivrance par la GTA notifiée au terme d'une vérification d'antécédents.
Il est recommandé dans toute la mesure du possible de formuler la demande de titre accompagné avec un préavis de 48h, délai de nature à optimiser la qualité du service rendu en cela qu'il réduit le temps d'attente le jour de la visite.

Les titulaires d'un tel titre doivent systématiquement être accompagnés par une personne titulaire d'un badge principal (national, régional ou local) pendant toute la durée de leur présence côté piste.
La responsabilisation de la personne morale accueillant le visiteur et de la personne physique l'accompagnant est formalisée par une autorisation établie par le correspondant sûreté ou une personne ayant délégation de signature. L'accompagnant doit être titulaire de cette autorisation et pouvoir la présenter à toute requête.

Chaque responsable d'organisme ou d'entreprise établit et tient à jour la liste des personnes physiques habilitées à signer les formulaires de demande des titres de circulation accompagnée. Cette liste est transmise aux services de L'Etat (DGAC/DDPAF, GTA) grâce au formulaire disponible sur le site internet d'ATB: (**www.toulouse.aeroport.fr/professionnels/surete).**

B - ACCES EN PCZSAR ET AUX AUTRES SECTEURS DU COTE PISTE

B.1- RECENSEMENT DES ACCES

B.1.1 - Accès communs

Les accès communs sont des accès de service, empruntés par des personnes ayant des activités différentes sur la plate-forme ou appartenant à des organismes différents. La mise en œuvre du contrôle d'accès et de l'inspection filtrage y incombe à l'exploitant de l'aérodrome.

Les accès communs permettant de pénétrer en PCZSAR depuis le côté ville ou depuis une zone délimitée sont les suivants *(CV = côté ville, CVAR = côté ville à accès réglementé, PCZSAR = partie critique de la zone de sûreté à accès réglementé, ZD = zone délimitée).*

Site	Implantation	Sens de circulation	Secteur associé	Type de contrôle d'accès	Ouverture	Particularités
Darse	Limite entre la zone délimitée aviation générale et la PCZSAR**.**	ZD vers PCZSAR	ENT	Lecteur n°1	Utilisable J7 H24	Intervention d'un agent de sûreté sur sollicitation.
Aérogare d'affaires (Blagnac 1)	**PIF** personnel (rez-de-chaussée)	CV vers PCZSAR	ENT	Lecteur n°44	Ouvert 7J/7 (05h00 à 10h00 et 16h00 à 21h00)	En dehors des horaires affichés, emprunter le PIF personnel du PARIF du portail C.
	Sas d'accès en PCZSAR	CV vers PCZSAR	ENT	Lecteur n° 41	J7 H24	Réservé aux services de police gendarmerie et douanes dans l'exercice de leur fonction
PARIF PORTAIL C	**Sas** véhicule	CV vers PCZSAR	ENT	Lecteurs n° 10 et 11	Ouvert J7 H 24	Sas véhicule - le portail C est destiné à l'accès des véhicules qui bénéficient en conséquence d'un traitement prioritaire sur les piétons
	PIF personnel (rez-de-chaussée)	CV vers PCZSAR	ENT	Lecteur n° 21		
Aérogare commerciale Hall A	**PIF** personnel (rez-de-chaussée)	CV vers PCZSAR	ENT	Lecteur n° 84	Ouvert J7 Horaires d'exploitation	En dehors de ces horaires, emprunter le PIF personnel du Hall C
	PIF passagers A2 (rez-de-chaussée)	CV vers PCZSAR	P	Lecteur n° 83	Horaires exploitation	
	A proximité arrivée n° 1 (rez-de-chaussée)	CV vers PCZSAR	Règlement spécifique	Lecteur n°78	J7 H24	Réservé aux services de police gendarmerie et douanes dans l'exercice de leur fonction
	PIF Passagers A4 (rez-de-chaussée)	CV vers PCZSAR	P	Lecteur n° 85	Horaires exploitation	
Aérogare commerciale Hall B	A proximité Arrivée n° 2 (rez-de-chaussée)	CV vers PCZSAR	Règlement spécifique	Lecteur n° 22	J7 H 24	Réservé aux services de police gendarmerie et douanes dans l'exercice de leur fonction
	A proximité du tapis de livraison bagages n° 3 (rez-de-chaussée)	CV vers PCZSAR	Règlement spécifique	Lecteur n° 8	J7 H 24	Réservé aux services de secours (SPPS) en intervention urgente
	PIF passagers B4 (1er étage)	CV vers PCZSAR	P	Lecteur n° 28	Horaires exploitation	
	PIF HF B19 (1er étage)	CV vers PCZSAR	P	Lecteur n° 40	Horaires exploitation	
	Près du sas « sortie» du personnel (1er étage)	CV vers PCZSAR	Règlement spécifique	Lecteur n°42	J7 H 24	Réservé aux services de police gendarmerie et douanes dans l'exercice de leur fonction

Site	**Implantation**	**Sens de circulation**	**Secteur associé**	**Type de contrôle d'accès**	**Ouverture**	**Particularités**
Aérogare commerciale Hall C	**PIF** personnel entresol zone centrale (rez-de-chaussée)	CV vers PCZSAR	ENT	Lecteur n° 29 et 27	J7 H 24	Permet d'accéder « côté piste » (H24)
		CV vers PCZSAR	P	Lecteur n°29 et 50	J7	Permet d'accéder en salle d'embarquement **uniquement** lorsque tous les PIF passagers sont fermés
	Arrivée n° 3 **(**entresol**)**	CV vers PCZSAR	Règlement spécifique	Lecteur n°51	J7 H 24	Réservé aux services de police gendarmerie et douanes dans l'exercice de leur fonction
	Arrivée n° 4 (entresol)	CV vers PCZSAR	Règlement spécifique	Lecteur n°52	J7 H 24	Réservé aux services de police gendarmerie et douanes dans l'exercice de leur fonction
	PIF HF C27 (1er étage)	CV vers PCZSAR	P	Lecteur n° 49	Horaires exploitation	
	Bureau DDPAF Mezzanine hall C (2ème étage)	CV vers PCZSAR	Règlement spécifique	Lecteur n°66	J7 H24	Réservé aux services de police dans l'exercice de leur fonction
Aérogare commerciale Hall D	**PIF** personnel (rez de jardin)	CV vers PCZSAR	ENT	Lecteur n°201	J7	
	Arrivée n° 5 (entresol)	CV vers PCZSAR	Règlement spécifique	Lecteur n°207	J7 H24	Réservé aux services de police, gendarmerie et douanes dans l'exercice de leur fonction.
	PIF Passager hall D (1° étage)	CV vers PCZSAR	P	Lecteur n° 208	Horaires exploitation	
	PIF HF D15 (1°étage)	CV vers PCZSAR	B	Lecteur n°205	Horaires exploitation	Réservé aux manutentionnaires de bagages et techniciens ATB.
	A proximité des banques d'enregistrement du hall D (1er étage)	CV vers PCZSAR	Règlement spécifique	Lecteur n°210	J7 H24	Réservé aux services de police, gendarmerie et douanes dans l'exercice de leur fonction, aux services SPPS en intervention urgente.
PARIF DGAC	Limite entre la zone DGAC et la partie critique près du SSLIA	CV vers PCZSAR	ENT	PIF personnel : Lecteur n°43	Ouvert J7 H10 (05h30 à 12h30 et 14h00 à 17h00)	En dehors de ces horaires, emprunter le PARIF du portail C
				SAS véhicules : Lecteur n° 3		

B.1.2 - Accès exclusifs

* Accès exclusifs depuis le côté ville aux zones délimitées

Acces	Localisation	Exploitant
Bâtiment 16, 35 et 37	Zone délimitée de la Darse	AIRBUS SAS
Bâtiment 36	Zone délimitée de la Darse	SAF
Bâtiment 30	Zone délimitée de la Darse	Aérovision
Bâtiment 19	Zone délimitée de la Darse	ASCAB
Bâtiment 20 et 21	Zone délimitée de la Darse	BCA
Bâtiment 22	Zone délimitée de la Darse	Jet Air
Installations DGAC DTI	Zone délimitée de la DGAC/DTI (accès depuis la rue Vélasquez)	DGAC/DTI

Les moyens acceptables à des fins de maîtrise des accès dans les zones délimitées sont précisés dans l'arrêté préfectoral en date du 8 avril 2014 modifié fixant les mesures de police applicables sur l'aérodrome de Toulouse-Blagnac.

Au vu de la déclinaison locale de l'évaluation nationale des risques annexée au présent document (annexe à diffusion restreinte), les personnes morales responsables de la gestion de ces accès doivent, outre la description détaillée dans le programme de sûreté des moyens déployés, mettre en œuvre les actions suivantes :

- sensibiliser les personnes autorisées à accéder en zone délimitée et détenant à cette fin la clé/ le code/ le badge, sur la vigilance qui doit prévaloir et les règles à respecter (déclaration de perte ou de vol, restitution en cas de départ, interdiction de communiquer le code ou de prêter les badges/clés, maintien des portes en position fermée hors utilisation, information des services compétents de l'Etat en cas d'anomalie sûreté constatée) ;
- établir et maintenir à jour la liste des personnes détentrices des clés/badges ou codes ;
- élaborer des procédures applicables en cas de perte/vol des clés/ badges et lors du départ d'une personne détenant une clé ou un badge (restitution)
- assurer la traçabilité (informatique ou autre) des entrées des utilisateurs et des tiers placés sous leur responsabilité.

* Accès privatifs à la partie critique de la zone de sûreté à accès réglementé

Désignation	Localisation	Exploitant
PIF Airbus sud (route de contournement nord)	Limite entre l'aire Saint Martin et PCZSAR	AIRBUS Opérations SAS
PIF Airbus nord (route de contournement sud)	Limite entre l'aire Saint Martin et PCZSAR	AIRBUS Opérations SAS
Portail ATE	Nord ouest de l'emprise	ATE/Sabena Technics
PIF Aéroconstellation	Au droit T 101 A et T 101 B	AIRBUS Opérations SAS
Magasin MAP HANDLING FREIGHT	Aérogare de fret	Map Handling Freight
Magasin WFS	Aérogare de fret	WFS/France Handling
Magasin DHL	Aérogare de fret	DHL
Bâtiment MAP HANDLING	n° 48 –au nord de l'aérogare de fret)	MAP HANDLING
SAS TNT	A proximité de l'aérogare d'affaires	TNT EXPRESS
Portail DGA	Limite entre la zone militaire et la PCZSAR	DGA
Portail DGAC/DTI	Limite entre la ZD DGAC/DTI et la PCZSAR	DGAC/DTI

A noter également que le centre de rétention administrative dispose d'un accès privatif à la PCZSAR.
Cet accès ne peut être ouvert que par un policier de la DDPAF et en présence de la GTA.

B.1.3 - Portails extérieurs situés sur le périmètre de l'emprise aéroportuaire (hors accès décrits en B.1.1 et B.1.2)
Il s'agit des portails PA 1, PA 2 ,PA 3, PA 5 ,PA 7, PA 9, PA 10, M et du portail donnant accès à l'aire d'exercice du SSLIA.
Ces portails sont munis d'une serrure compatible avec une clé électronique de type Locken. Cette clé est attribuée de façon individuelle et est dotée de droits d'accès valables pour une durée maximale de 7 jours, les droits devant en conséquence être chargés chaque semaine sur une des bornes disponibles sur l'aérodrome.

Ils sont utilisés :
- dans le cadre de l'application du Plan ORSEC d'aérodrome,
- pour les besoins des chantiers sur la plateforme selon les conditions définies au B.2.5 ci-dessous.

- Le portail PA1 est également utilisé par la PAF et la GTA en cas d'arrivée/départ de personnalités à Blagnac I et le portail M pour l'accès de convois hors gabarit (satellites par exemple) sur l'aérodrome.

REMARQUE: Des tourniquets permettant aux personnes de quitter le côté piste vers le côté ville sont respectivement disponibles :

- sur la Darse à proximité du bâtiment 16 ;
- à proximité du PARIF du portail C ;
- entre le bâtiment du SSLIA et les installations de la DGAC.;

B.2 - FLUX SPECIFIQUES

B.2.1 Personnel navigant et passagers de l'aviation générale

Les pilotes et passagers de l'aviation générale peuvent accéder à la PCZSAR par les postes d'inspection filtrage de l'aérogare d'affaire ou de la DGAC (cas des avions stationnés en aire de trafic T) quand ils sont armés ou via le PARIF du portail C, ouvert J7/H24.

B.2.2 Personnel navigant des vols commerciaux.

** Accès entre le côté ville et le côté piste*

Les équipages peuvent utiliser les postes d'inspection filtrage utilisés par les passagers dans les halls A, B et D ou les postes d'inspection filtrage dédiés au personnel des halls A, C, D ou les postes B19 (hall B) et C27 (hall C). L'équipage d'un vol non-Schengen ou extracommunautaire doit impérativement passer par les postes transfrontières tenus par la DDPAF dans le hall D sauf les équipages au départ basés sur l'aéroport, lesquels peuvent faire l'objet d'un contrôle aléatoire conformément au code frontière Schengen.
Ils se soumettent systématiquement aux contrôles de sûreté en vigueur.
Dans chaque hall, les équipages bénéficient d'une priorité de traitement sur les passagers.
Ils doivent présenter une carte de navigant et un document attestant de leur identité.

** Accès du côté piste au côté ville*
Pour tous les vols soumis à contrôle (cf article 7 de l'arrêté préfectoral de police en vigueur), les équipages empruntent le même cheminement que les passagers et se présentent aux postes de contrôle de la DDPAF puis de la douane.
Pour tous les autres vols, les équipages peuvent emprunter les cheminements utilisés par les passagers à l'arrivée ou accéder "directement" du côté piste au hall public de l'aérogare via l'accès personnel RDC-Hall C ou l'accès personnel du hall A.

B.2.5 - Accès au côté piste dans le cas de chantiers sur l'aérodrome.

L'inspection filtrage du personnel et des véhicules des entreprises intervenant sur les chantiers situés en PCZSAR doit être assurée par une société désignée par le maître d'ouvrage et agréée pour les activités de sûreté.
Dans ce cas, les agents de sûreté habilités à prendre possession des clés électroniques permettant de gérer les accès au « côté piste », doivent être nommément désignés auprès de la GTA.
Ces personnes disposent des habilitations et autorisations nécessaires pour exercer une activité de sûreté en partie critique de l'aéroport de Toulouse-Blagnac.
Tous les mouvements doivent être enregistrés (date et heure d'ouverture et de fermeture du portail, nom et prénom des personnes entrant).

B .3 –DISPOSITIONS PARTICULIERES CONCERNANT L'INSPECTION FILTRAGE

Les règles définies ci-dessous sont applicables qu'il s'agisse d'un accès exclusif, d'un accès commun ou d'un accès dédié aux chantiers dès lors qu'il permet d'entrer dans la PCZSAR de l'aérodrome de Toulouse- Blagnac.

B.3.1 Personnes, passagers, objets transportés, bagages de cabine et de soute

Il n'existe pas de disposition complémentaire à celles relevant des référentiels réglementaires européen et national .

B.3.2 – Véhicules

Quelles que soient les zones sélectionnées aléatoirement pour l'inspection filtrage, les agents de sûreté en poste aux PARIF doivent systématiquement s'assurer de l'absence d'effets personnels ou de colis à l'intérieur de l'habitacle et dans les parties du véhicule hors habitacle destinées au rangement des bagages, colis et marchandises.

Les objets personnels qui y seraient découverts feront l'objet d'une inspection filtrage systématique.

Les fournitures d'aéroport seront soumises aux dispositions prévues ci-dessous en B.3.4.

B.3.3– Approvisionnements de bord

Définition : Les approvisionnements de bord comprennent tous les articles destinés à être emportés à bord d'un aéronef pour utilisation, consommation, ou achat par les passagers ou l'équipage au cours d'un vol.

A moins qu'ils ne soient remis par un fournisseur habilité ou par un fournisseur connu d'approvisionnements de bord ou exemptés au titre des dispositions prévues dans le chapitre VIII de l'annexe à l'arrêté du 11 septembre 2013 modifié relatif aux mesures de sûreté sensibles de l'aviation civile , les approvisionnements de bord sont soumis à une inspection filtrage à l'entrée de la partie critique de la zone de sûreté à accès réglementé selon les modalités fixées dans le programme de sûreté de l'exploitant d'aérodrome.

B.3.4 – Fournitures d'aéroport

Définition : Par fournitures d'aéroport, il convient d'entendre tous les objets destinés à être vendus, utilisés ou mis à disposition dans les zones de sûreté à accès réglementé.

Sont soumises à inspection filtrage à l'entrée de la PCZSAR selon des modalités fixées dans le programme de sûreté de l'exploitant d'aérodrome, toutes les fournitures d'aéroport à l'exception de celles :

- a) qui sont livrées par des fournisseurs connus désignés par l'exploitant d'aérodrome de Toulouse-Blagnac ;
- b) qui sont livrées par des entreprises agréées en qualité de fournisseur habilité ;
- c) qui sont livrées par l'exploitant de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac lui-même ;
- d) qui sont livrées par des entreprises agréées en qualité d'agent habilité ;
- e) qui relèvent des exemptions prévues au chapitre IX de l'arrêté du 11 septembre 2013 modifié relatif aux mesures de sûreté sensibles de l'aviation civile.

S'agissant des fournitures identifiées aux a), b), c) et d) ci-dessus, ce principe s'applique sous réserve de la vérification du statut de l'entité assurant la livraison et du maintien d'intégrité des fournitures.

A titre alternatif les fournitures qui, notamment, pour des raisons de taille, volume, nature. ne peuvent être inspectées filtrées à l'entrée en PCZSAR, , seront escortées par un agent de sûreté jusqu'au lieu de déchargement où elles seront inspectées filtrées. La surveillance des fournitures devra être assurée de façon permanente tant que l'inspection filtrage n'est pas terminée.

B4 – Introduction d'objets prohibés par le personnel en PCZSAR

Les personnes, autres que les passagers, peuvent introduire en zone de sûreté à accès réglementé les outils de travail et autres objets coupants ou pointus sans formalisme particulier et sans avoir à présenter d'autorisation individuelle.
Elles ont bien évidemment l'obligation de veiller à ce que ces objets ne soient pas accessibles aux passagers**.**

► En revanche, l'introduction en PCZSAR des articles relevant des quatre catégories recensées dans l'appendice 1 A de l'annexe au RE 185/2010 et rappelées ci-dessous est interdite, sauf dérogation fondée sur un besoin professionnel et formalisée par une autorisation nominative.

Catégorie A : Revolvers, armes à feu et autres équipements émettant des projectiles, équipements susceptibles, ou apparaissant comme susceptibles, d'être utilisés pour occasionner des blessures graves par l'émission d'un projectile, notamment:

- *armes à feu de tous types, telles que pistolets, revolvers, carabines, fusils,*
- *jouets, copies et imitations d'armes à feu susceptibles d'être confondus avec des armes réelles,*
- *pièces détachées d'armes à feu, à l'exception des lunettes télescopiques,*
- *pistolets et fusils à air comprimé et à CO_2, tels que pistolets, fusils, carabines à plombs et pistolets et fusils à barillet,*
- *pistolets lance-fusées et pistolets starter,*
- *arcs, arbalètes et flèches*
- *harpons et fusils à harpon,*
- *frondes et lance-pierres;*

Catégorie B : appareils à effet paralysant, appareils conçus spécialement pour assommer ou pour immobiliser, notamment:

- *engins neutralisants, tels que fusils assommoirs, pistolets paralysants et matraques électriques,*
- *assommoirs et pistolets d'abattage des animaux,*
- *substances chimiques, gaz et aérosols neutralisants et incapacitants, tels qu'aérosols à chloroacétophénone, aérosols poivrés, gaz lacrymogène, vaporisateurs d'acide et de répulsif pour animaux;*

Catégorie C : substances et engins explosifs ou incendiaires, substances et engins explosifs ou incendiaires susceptibles d'être utilisés pour occasionner des blessures graves ou pour menacer la sécurité d'un aéronef, notamment:

- *munitions,*
- *amorces,*
- *détonateurs et cordeaux détonants,*
- *copies ou imitations d'engins explosifs,*
- *mines, grenades et autres explosifs militaires,*
- *feux d'artifice et autres articles pyrotechniques,*
- *bombes et cartouches fumigènes,*
- *dynamite, poudre et explosif plastique;*

Catégorie D : tout autre équipement susceptible, ou apparaissant comme susceptible, d'être utilisé pour occasionner des blessures graves et qui n'est généralement pas utilisé dans les zones de sûreté à accès réglementé, notamment les équipements d'arts martiaux, les épées, les sabres, etc …

Pour toute demande de délivrance d'une autorisation d'introduction en PCZSAR d'un ou plusieurs objets relevant de ces catégories (A, B, C ou D) , le correspondant sûreté de l'entreprise à l'origine de la demande doit prendre contact avec le Bureau Sûreté ATB :

- **par téléphone : 05 34 61 83 27 ou 05 61 42 45 33**
- **par mail : bureau.tca@toulouse.aeroport.fr**

C- Cas des installations de la DGAC

Conformément aux dispositions réglementaires applicables en la matière, l'accès et la circulation sans escorte en zone DGAC sont assujettis à la possession d'une habilitation et d'un titre de circulation.
L'autorisation d'accéder à la zone DGAC est matérialisée par la mention "DAC" figurant sur le badge individuel.

S'agissant des visiteurs, il leur est remis à l'entrée du site un badge A sur fond bleu en échange d'une pièce d'identité.
Ce badge visiteur établi sur fond bleu ne donne pas accès à la PCZSAR.

D- PRESCRIPTIONS DIVERSES APPLICABLES A LA CIRCULATION DES PERSONNES

D1 – DISPOSITIONS GENERALES

* Les piétons sont tenus de respecter la signalisation verticale et horizontale les concernant et d'emprunter les cheminements piétonniers lorsqu'ils existent et qu'ils sont praticables.

* Les piétons sont prioritaires sur les véhicules sur les cheminements piétonniers et sur les voies de circulation où la vitesse est limitée à 30km/h ou moins. Cette priorité ne s'applique pas sur les aires de trafic et de manœuvre.

* La circulation des piétons sur l'aire de manœuvre est interdite.

D.2 – COTE VILLE

Les usagers doivent se conformer aux indications portées sur les différents panneaux installés tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des bâtiments ainsi qu'à la signalétique en place dans l'aérogare.

Il est interdit de laisser sans surveillance quelque objet ou matériel que ce soit côté ville

D. 3- COTE PISTE

* Il est formellement interdit de fumer côté piste à l'exception des emplacements dédiés à cet effet et mentionnés sur le plan joint en annexe I.

* Il est interdit de laisser sans surveillance quelque objet ou matériel que ce soit sur les aires de mouvement (aires de trafic et aires de manœuvre),

* Toute personne doit signaler sans délai à l'exploitant de l'aérodrome (PCR) la présence d'un objet ou matériel abandonné sur les aires de mouvement (aires de trafic et aires de manœuvre),

* La justification de la présence de toute personne se trouvant en un point quelconque des aires de trafic peut toujours être exigée.

* Le port de vêtements rétro-réfléchissants haute visibilité classes 2 ou 3, conformes à la norme EN471, est obligatoire pour circuler sur les aires de trafic et de manœuvre, dans les zones de chargement et déchargement des bagages et sur la route de service en front des installations.

Sont exemptés de cette obligation, les agents des services de l'Etat en uniforme, les agents des services de secours et d'intervention (dont le SSLIA et le PPS de l'aérogare) ainsi que les personnes qu'ils seraient amenés à escorter sur demande expresse des services de l'Etat.

* Les personnes se déplaçant à pied sur les aires de trafic doivent :

- circuler à une distance suffisante d'un avion dont les feux anticollision sont en marche,
- lorsqu'ils existent, suivre les cheminements destinés aux piétons et matérialisés au sol,
- ne pas couper la trajectoire d'un aéronef en mouvement et ne pas gêner sa manœuvre,
- ne pas circuler dans l'aire d'une passerelle en mouvement.

TITRE III - CIRCULATION DES VEHICULES

(articles 8 à 20 de l'arrêté préfectoral)

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

A- COTE VILLE

A.1 - CIRCULATION

Il n'existe aucune mesure complémentaire à celles définies dans l'arrêté préfectoral de police en vigueur.

A.2 – STATIONNEMENT ET ARRET

A.2.1 - Prescriptions générales

Il n'existe aucune mesure complémentaire à celles définies dans l'arrêté préfectoral de police en vigueur.

A.2.2 - Stationnement des véhicules privés dans les parcs de stationnement aménagés

Les parcs de stationnement réservés aux véhicules de tourisme sont signalés aux conducteurs au moyen de panneaux.
Le simple fait pour l'usager de laisser un véhicule dans l'un des parcs de stationnement décrits ci-après implique nécessairement l'acceptation de l'ensemble des conditions du règlement affiché à l'entrée de chaque parc.

a) Présentation des différents parcs

* Parcs publics gratuits : ces parcs sont ouverts gratuitement, sans perception d'une quelconque redevance. Ils sont situés à proximité immédiate de l'aérogare d'affaires et de la gare de fret et sont accessibles aux usagers de l'aérogare commerciale. Cependant, ils ne sont desservis par aucun moyen de transport propre à l'aéroport et le reliant à l'aérogare commerciale.

* parcs publics donnant lieu a perception d'une redevance

- Express-parc ARRÊT MINUTE : parc de stationnement limité à 15 minutes et proche de l'aérogare ;
- Express-parc P0 : parc de stationnement limité à 3 heures et proche de l'aérogare ;
- Proxi-parc P1 : parc de stationnement de toutes durées et proche de l'aérogare ;
- Proxi-parc P2 : parc de stationnement de toutes durées et proche de l'aérogare ;
- Proxi-parc P3 : parc de stationnement de toutes durées et proche de l'aérogare ;
- Éco-parc P5 : parc de stationnement de toutes durées et éloigné de l'aérogare ;
- Éco-parc P6 : parc de stationnement de toutes durées et éloigné de l'aérogare.

* Parc réservé donnant lieu à perception d'une redevance : le parc P4 est réservé au personnel de l'aéroport muni de cartes d'abonnement.

* Parc Professionnels réservé aux véhicules de l'exploitant d'aérodrome et de ses partenaires, à la DDPAF, à la douane, aux cars en stationnement sur la plate-forme et aux visiteurs ATB

* Parc locations de voitures : parc de stationnement réservé aux voitures des sociétés de location installées sur l'aéroport. Un règlement particulier est affiché à l'entrée de celui-ci.

b) Conditions de paiement des redevances des parcs payants

- Le tarif correspondant à chacun des parcs de stationnement est affiché à l'entrée de chacun d'eux et aux caisses de paiement. Ces tarifs sont révisables chaque année.

- Le paiement des redevances et la validation des tickets de stationnement doivent être effectués aux bornes d'encaissement automatisées ou aux bornes de sortie des parcs lorsque les équipements de ces derniers le permettent.

- Les parcs de stationnement commerciaux ouverts au public de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac disposent de bornes d'entrée et de sortie accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite depuis leur véhicule et, conformément aux dispositions figurant dans le code de l'action sociale et des familles, sont donc soumis au paiement de la redevance de stationnement en vigueur par les titulaires de cette carte.

c) Conditions de circulation et de stationnement

- L'ensemble des parcs est soumis aux règles de circulation et de stationnement prévues par le Code de la route.

- Les conducteurs sont tenus de se conformer aux indications données par les panneaux et marques de signalisation placés à cet effet et de respecter le sens des flèches de circulation.

- La mise en stationnement des véhicules doit s'effectuer dans le respect des marques de signalisation peintes sur la chaussée, sans empiètement sur la voie de circulation ou sur l'emplacement voisin.

- En aucun cas, le paiement d'une redevance ou la délivrance d'une autorisation gratuite de stationnement ne peuvent être considérés comme la contrepartie d'une prestation de gardiennage des véhicules stationnés sur les parcs. Le stationnement sur les parcs n'entraîne pas le transfert de responsabilité du véhicule vers l'exploitant de l'aérodrome.

d) Infractions - Sanctions

- Toute infraction commise dans les parcs aménagés est susceptible d'être sanctionnée par des contraventions ou des mises en fourrière en application du Code de la Route.

- Tout utilisateur des parcs de stationnement doit respecter les injonctions prononcées par les agents de l'exploitant de l'aérodrome chargés de veiller au bon fonctionnement de ces parcs.

A.2.3 - Arrêt et stationnement sur la voie départ devant l'aérogare de Blagnac II

Les véhicules sont autorisés à effectuer un arrêt de courte durée limité à la dépose ou au chargement des passagers et des bagages sur les emplacements spécialement destinés et désignés à cet effet.
Lors de cet arrêt, le conducteur ne doit pas abandonner son véhicule afin de pouvoir obtempérer sans délai aux injonctions des agents chargés du service d'ordre.

A.2.4 - Arrêt et stationnement sur la voie réservée devant l'aérogare de Blagnac II

Sont autorisés à stationner sur la voie réservée située devant l'aérogare les seuls véhicules qui entrent dans les fonctions suivantes :

- Cars de tourisme
- Navettes hôtels, entreprises et équipages
- Taxis aéroport, taxis toulousains et taxis réservés
- Police aux frontières
- Gendarmerie
- ATB et ses sous-traitants en intervention
- Secours et 1ère urgence
- VIP autorisés
- Cortèges officiels
- Bus urbains Tisséo
- Transport à la demande inter-villes

Ces véhiculent accèdent à la voie réservée soit avec un titre d'accès, soit à la suite d'un appel phonie. Ils doivent respecter les zones de stationnement affectées par l'exploitant telles que définies sur le plan joint en annexe II. Aucun véhicule n'est autorisé à stationner en dehors des emplacements prévus à cet effet.

A.2. 5 – Stationnement et circulation en zone de fret -

Les véhicules, engins et matériels ne peuvent stationner que sur les places matérialisées correspondant à leur catégorie ou qui leur ont été spécifiquement affectées.
Le stationnement de remorques de chargement non attelées à un véhicule de tractage est interdit sauf dérogation spécifique de l'exploitant d'aérodrome.

Les personnes assurant le chargement et le déchargement de marchandises sur l'aire de manutention située devant les entrepôts doivent s'assurer que les marchandises déposées au sol ne font pas obstacle aux opérations réalisées sur les quais voisins ou à la circulation en sécurité des véhicules et engins.

Le stockage de marchandises, conteneurs ou emballages de transport sur cette zone est strictement limité à la durée des opérations de chargement et déchargement qui ne pourra en tout état de cause être supérieure à 4 heures.

A.2.6 - Infractions - Sanctions - Mise en fourrière

Les services de police de l'aéroport sont chargés de veiller à l'application des règles concernant le stationnement côté ville. Tout contrevenant aux règles de stationnement détaillées dans l'article 10 fera l'objet d'un procès-verbal d'infraction et tout véhicule en stationnement gênant pourra être mis en fourrière conformément aux dispositions des articles R.285 à R.293 du Code de la Route et dans les conditions suivantes:

* La décision de mise en fourrière est prise par un officier de police judiciaire saisi par l'agent verbalisateur.

* Le transfert du véhicule de son lieu de stationnement irrégulier au lieu de mise en fourrière est exécuté sur réquisition d'un officier de police judiciaire adressée à l'entreprise agréée par la mairie de Blagnac.

B – COTE PISTE

B.I – GENERALITES

* Les véhicules sont tenus d'observer les règles générales de circulation édictées par le Code de la Route.
Ils doivent notamment se conformer à la signalisation existante et obtempérer aux injonctions que peuvent leur donner les agents de la DSAC/SUD, de la PAF, de la GTA, de la douane et laisser, en toutes circonstances, priorité aux avions et aux passagers

* Le stationnement sera respecté selon les emplacements définis à l'annexe V de l'arrêté préfectoral (ou tout plan ultérieurement modifié et porté à la connaissance des usagers). Tout contrevenant aux règles de stationnement fera l'objet d'un procès-verbal d'infraction (prévu article R-411-25, alinéa 3 et R417-6 du code la route et article L-2213-2, 2° du code général des collectivités territoriales réprimé par l'art R 417-6 du code de la route)
En outre, tout véhicule dont le stationnement est considéré comme gênant ou dangereux pourra être enlevé sans délai et mis en fourrière dans les conditions précisées au paragraphe A.2.5

*Tous les véhicules circulant côté piste doivent faire l'objet d'une autorisation administrative délivrée par la DSAC/SUD par délégation du préfet ou par la GTA, selon les modalités décrites plus loin.
Cette autorisation administrative afférente au véhicule ne dispense en rien le conducteur et les passagers de la possession d'un titre de circulation adapté aux secteurs fréquentés.

Tous les véhicules et tous les chauffeurs, sans exception, doivent en outre, sur les aires de trafic et de manœuvre, répondre aux exigences détaillées plus loin.

* La longueur de tout convoi de chariots, tracteurs compris, ne peut excéder 21 mètres, de façon à ce que soient limitées à une valeur acceptable les déviations de trajectoire au bout de l'attelage.
Cette longueur peut toutefois être portée à 25 mètres moyennant une dérogation accordée par l'exploitant d'aérodrome.

* L'exploitant d'aérodrome peut, de façon temporaire (chantiers par exemple) et après avis des services de l'Etat, modifier le sens de circulation et restreindre la vitesse en-deçà des limites autorisées fixées dans l'arrêté préfectoral de police.

B.2 - CONDITIONS D'ACCES

Aucune disposition complémentaire à celles figurant dans l'arrêté préfectoral de police en vigueur.

B.3 - DELIVRANCE DES AUTORISATIONS D'ACCES DES VEHICULES AU COTE PISTE

* Autorisations temporaires
Les formulaires de demande d'autorisations d'accès temporaires et les modalités d'utilisation des laissez-passer véhicules sont disponibles sur le site internet de l'aéroport de Toulouse-Blagnac
(**www.toulouse.aeroport.fr/professionnels/surete)**

* Autorisations annuelles
Cette autorisation est matérialisée par une contremarque (spécimen en annexe III) apposée sur le pare-brise à la gauche du conducteur précisant l'année en cours, les caractéristiques du véhicule et les secteurs du côté piste dans lesquels il est autorisé à circuler, sous réserve du respect des dispositions particulières relatives à l'aire de trafic et l'aire de manœuvre.

Demandes initiales
Les dossiers de demande concernant l'autorisation d'accès d'un nouveau véhicule (ou demande initiale) au côté piste et le bordereau dûment complété (les formulaires sont disponibles sur le site internet d'ATB : (**www.toulouse.aeroport.fr/professionnels/surete)** sont déposés au comptoir information d'ATB.
A l'issue de l'instruction de la demande, les contremarques doivent être retirées auprès de la GTA par le correspondant sûreté de l'entreprise.

Renouvellement
Les contremarques sont renouvelables chaque année.
Les contremarques pour l'année N concernant les véhicules bénéficiant déjà d'une autorisation pour l'année N-1 doivent être retirées entre le 1er et le 31 janvier de l'année N auprès de la BGTA par les responsables ou les correspondants sûreté des sociétés.
A l'issue de ce délai, l'accès permanent pourra être suspendu de droit.

B.4 - DISPOSITIONS PARTICULIERES POUR CERTAINES CATEGORIES DE VEHICULES

B 4.1 – Ambulances et véhicules de secours

On distingue à ce titre trois catégories particulières de véhicules qui font respectivement l'objet des procédures définies ci-dessous:

-1) les véhicules du SAMU ou du SDIS ;.
-2) les ambulances ne relevant pas de la 1ère catégorie.
-3) les véhicules assurant un transport dans le cadre d'une greffe ou d'un prélèvement.

1 SAMU ou SDIS

Quand l'intervention du SAMU ou du SDIS est sollicitée dans le cas d'une urgence médicale (cf situations 1.a, 1.b et 1.c recensées ci-dessous, l'accompagnement jusqu'au lieu d'intervention sera assuré par la GTA.. Si la GTA ne pouvait la réaliser, cette mission d'accompagnement sera prise en compte par le , le Poste de Premiers Secours.

1.a Avion en vol

La Tour de Contrôle (TWR):
* prévient le SAMU par un des moyens disponibles
* propose au commandant de bord de contacter le SAMU.
* prévient le Poste de Premiers Secours.

Le Poste de Premiers Secours prévient la GTA en lui communiquant toute information utile sur l'avion concerné (indicatif, parking, type appareil et Cie).

1.b Avion au sol

L'organisme qui a reçu l'appel (TWR ou compagnie) prévient le Poste de Premiers Secours.
Si l'intervention du SAMU est sollicitée, il appartient au Poste de Premiers Secours de prévenir la GTA en lui communiquant le plus d'information sur l'avion concerné.

1.c –Autre incident imposant l'accès du SAMU ou du SDIS par le portail C

Toute personne physique ou morale sollicitant l'intervention du SAMU doit en informer immédiatement le Poste de Premiers Secours qui prévient alors impérativement la GTA.

2 - AUTRES AMBULANCES(évacuation sanitaire)

2.a -Compagnies assistées
L'accompagnement des ambulances depuis le portail C jusqu'à l'avion concerné et au retour depuis l'avion jusqu'au portail C est assuré par la compagnie aérienne assurant le vol sur lequel voyage le passager ou par son assistant aéroportuaire.

2.b- Compagnies non assistées (Evacuation sanitaire)
Lors de l'arrivée de l'ambulance au portail C, les agents de sûreté transmettent à la GTA le formulaire de demande d'autorisation pour une ambulance « EVASAN NON ASSISTEE », les dispositions concernant l'accompagnement de l'ambulance jusqu'à l'avion étant mises en œuvre par l'exploitant d'aérodrome.

3 - GREFFE OU PRELEVEMENT

Tout service ayant connaissance d'une opération relative à une greffe ou à un prélèvement sur l'aérodrome avise immédiatement la GTA qui prend les mesures appropriées concernant l'accès côté piste et l'accompagnement du véhicule et des personnes transportées jusqu'à l'avion.
En cas d'urgence, le Poste de Premiers Secours pourra être autorisé par la GTA à faciliter l'entrée au portail C et à escorter le ou les véhicules après qu'elle aura validé les informations qui lui auront été transmises par les entités concernées (compagnie aérienne et/ou coordination médicale).

B.42- Travaux sur l'aérodrome (critères météorologiques)

A Toulouse-Blagnac, les procédures d'exploitation par faible visibilité appelées LVP (Low Visibility Procedures) sont mises en œuvre par le service de la navigation aérienne sud lorsque les valeurs de la visibilité horizontale et/ou du plafond deviennent inférieures ou égales aux seuils de déclenchement définis par ce service.

Quand l'aérodrome est mis en configuration LVP, les travaux sur l'aire de mouvement (= aires de trafic + aires de manœuvre) sont strictement interdits.

Les zones de travaux séparées de l'aire de mouvement par un dispositif imperméable aux véhicules, individus et animaux et accessibles via un cheminement n'interférant pas avec l'aire de mouvement ne sont pas soumises à ces restrictions.

Bien évidemment, les véhicules intervenant dans le cadre de travaux doivent en outre respecter les règles afférentes à la circulation sur les aires de trafic et de manœuvre, décrites dans les chapitres II et III suivants.

CHAPITRE II

DISPOSITIONS SPECIALES RELATIVES

A LA CIRCULATION ET AU STATIONNEMENT

SUR LES AIRES DE MANOEUVRE

ET LES ROUTES DE SERVICE ASSOCIEES.

Rappel de la définition du Règlement de la Circulation Aérienne:

***"Aire de manœuvre**: Partie d'un aérodrome qui doit être utilisée pour les décollages, les atterrissages et la circulation en surface des aéronefs, à l'exclusion des aires de trafic"*

L'aire de manœuvre comprend donc les deux pistes d'envol et les voies de circulation, qui relient les entrées/sorties des pistes aux aires de stationnement.

Tout déplacement sur une partie de l'aire de manœuvre est soumis à une autorisation de l'organisme rendant le service du contrôle d'aérodrome.

1 - REGLES GENERALES

Les dispositions décrites ci-dessous s'appliquent sur l'aire de manœuvre de l'aérodrome et sur toutes les routes de service qui coupent une piste ou une voie de circulation, appelées ci-dessous "routes associées à l'aire de manœuvre".

Les routes associées à l'aire de manœuvre sont les suivantes :

- Les routes de contournement Est, Sud, Ouest et Nord.
- La route Aviaire (située entre les deux pistes),
- La route Aviaire Est
- La route Aviaire Ouest.
- La route SSLIA

Les modalités de circulation sur ces routes sont précisées au paragraphe 7.

2 - MANOEUVRES DES AERONEFS

Le déplacement des aéronefs tractés ou non sur l'aire de manœuvre est subordonné à une autorisation du contrôle.
Le tracteur devra être doté d'un équipement secouru lui permettant de maintenir une liaison radio avec le contrôle pendant la durée du déplacement.
L'avion et le tracteur devront en outre être munis d'un dispositif de nature à leur permettre d'établir une liaison bilatérale.

Aucune manœuvre au tracteur ne pourra être effectuée de jour ou de nuit sans qu'un convoyeur qualifié ait pris place aux commandes de l'appareil.

Aucune manœuvre au moteur ne pourra être effectuée sans la présence aux commandes de l'appareil d'un personnel titulaire des licences en état de validité ou d'un mécanicien réglementairement qualifié sur ce type de machine et titulaire d'un titre de circulation aéroportuaire comprenant au minimum le secteur MAN

3 - CARACTERISTIQUES ET EQUIPEMENTS DES VEHICULES.

Les véhicules amenés à circuler sur l'aire de manœuvre et les routes de service associées doivent posséder les équipements et caractéristiques suivants:

*** Equipements** :

- gyrophare . bleu pour les véhicules de police, de gendarmerie et de sécurité contre l'incendie.
  . jaune ou orange pour tous les autres véhicules.

- équipement radio permettant d'établir un contact bilatéral avec les services de la circulation aérienne.

- feux vert et rouge à l'arrière commandés par le conducteur si le véhicule est destiné à assurer des convoyages d'avions.

NB : Il appartient au conducteur de tout véhicule ou engin de s'assurer avant tout déplacement sur les pistes ou voies de circulation, du bon état de fonctionnement des équipements énumérés ci-dessus.

*** Couleurs ou marques distinctives:**

A l'exception des véhicules de sécurité contre l'incendie qui doivent être de couleur rouge et des véhicules de gendarmerie qui sont généralement de couleur bleue, les véhicules doivent répondre aux conditions suivantes :

- être de couleur jaune, orange ou blanche,
- pour les véhicules devant circuler sur les pistes, être dotés de bandes rétro réfléchissantes bicolores (rouge et blanc) de type homologué, ces bandes devant être apposées de chaque côté du véhicule ainsi que sur le toit.

Lorsque le véhicule n'est utilisé sur l'aire de manœuvre que de façon occasionnelle, les équipements (radio et gyrophare) et les marques rétro réfléchissantes peuvent être amovibles. Dans tous les autres cas, ils doivent être fixés de façon permanente

N.B: Les véhicules ne répondant pas aux exigences fixées ci-dessus doivent systématiquement être convoyés par un véhicule de service équipé en conséquence.

4 - AUTORISATION DE CONDUIRE

La conduite d'un véhicule, engin, ou matériel sur l'aire de manœuvre ou sur les routes de service associées à l'aire de manœuvre est subordonnée à une formation préalable délivrée par l’exploitant d’aérodrome ou l’organisme de contrôle qui s’assure, par un examen avant délivrance d’une attestation d’aptitude à la conduite, que le candidat conducteur connaît les règles de circulation et de stationnement qui s’y appliquent.
Cette attestation doit pouvoir être présentée lors de tout contrôle effectué côté piste par les services compétents et doit mentionner la ou les parties de l'aire de manœuvre sur laquelle elle s'applique.
Toute infraction constatée pourra entraîner son retrait temporaire ou définitif.
Cette attestation d’aptitude à la conduite a une durée de validité maximale de deux ans puis doit faire l’objet d’une demande de renouvellement auprès de l’exploitant d’aérodrome ou de l’organisme de contrôle qui s’assurera du maintien de compétence du demandeur avant la délivrance d’une nouvelle attestation.

5 - REGLES DE CIRCULATION

* Tout déplacement sur l'aire de manœuvre est interdit sauf pour des raisons dûment motivées, rendant celui-ci indispensable. Il appartiendra alors à l'employeur de fournir, sur demande, les justifications nécessaires.
En outre, l'utilisation des routes sud et nord doit être dans toute la mesure du possible privilégiée à toute traversée de piste.

* A l'exception des routes de contournement où seule une veille radio sur la fréquence assignée est obligatoire, préalablement à tout déplacement sur l'aire de manœuvre et sauf consignes particulières des services du contrôle de la navigation aérienne un contact radio devra être établi sur la fréquence assignée par l’organisme rendant les services de la circulation aérienne pour obtenir une autorisation de circuler.

Un indicatif radio propre à chaque véhicule devra être utilisé. Il est indiqué de manière visible pour l'usager et sera délivré par le service de la navigation aérienne.

Le contrôleur pourra éventuellement, en fonction des conditions météorologiques ou en cas de problèmes d'exploitation particuliers, refuser ou différer l'autorisation de circuler.

* Pendant tout le temps de son déplacement sur les aires de manœuvre et les routes de service associées, le véhicule devra rester en écoute radio sur la fréquence qui lui aura été spécifiée par l 'organisme de contrôle afin que celui-ci puisse, en cas de besoin, le contacter sans délai.

* Toute traversée de piste, en service ou pas, est subordonnée à une demande et à un accord des services de la circulation aérienne.
Cette demande devra être formulée au point d'arrêt (matérialisé par deux traits jaunes continus et deux traits jaunes pointillés, encadrés par des panneaux d'arrêt rouges), infranchissable sans l'accord des services du contrôle.

* Aucune marque d'arrêt ne doit être franchie sans une autorisation de l'organisme de contrôle d'aérodrome.

* Tout dégagement de piste et de sa bande doit s'accompagner d'une information à l'organisme de contrôle d'aérodrome.

* D'une manière générale, les conducteurs doivent laisser la priorité aux aéronefs tractés ou pas et, le cas échéant, dégager la voie de circulation et sa bande.

* Tout stationnement est interdit sur l'aire de manœuvre et dans ses servitudes.

* Les conducteurs sont tenus de clôturer la communication radio avec l'organisme de contrôle dès qu'ils quittent l'aire de manœuvre.

* Les conducteurs des véhicules doivent répondre à toute injonction de l'organisme chargé du contrôle de la navigation aérienne qui peut notamment limiter leur circulation ou l'interdire en situation de faible visibilité, lors de la mise en œuvre des procédures LVP (Low Visibility Procedures).

* La circulation à pied est formellement interdite sur l'aire de manœuvre sauf :

- sous la surveillance d'un véhicule autorisé,
- pour assurer le repoussage d'un aéronef ou récupérer l'engin de repoussage,
- Aux personnels de dépannage et agents de la compagnie d'un avion immobilisé et ce avec l'autorisation de l'organisme de contrôle de la navigation aérienne,
- dans les zones temporairement fermées aux aéronefs et avec l'autorisation de l'organisme de contrôle de la navigation aérienne.

6 - CIRCULATION SUR L'AIRE DE MANŒUVRE

La circulation sur l'aire de manœuvre et dans ses zones de servitude est assurée sous le contrôle du personnel relevant du service chargé de la circulation aérienne.

Les consignes applicables aux diverses interventions sont les suivantes:

a) Balayage de l'aire de manœuvre
Cette intervention s'effectue sous contact radio permanent avec la tour de contrôle.

b) Prévention du péril animalier
Les conditions de ces interventions peuvent faire l'objet de consignes particulières.

c) - Ouverture de chantiers sur l'aire de manœuvre
Les chantiers sur l'aire de manœuvre font l'objet d'instructions particulières propres à chaque cas visant à garantir le respect des règles de sûreté et de sécurité.
En tout état de cause, les règles générales concernant les conditions météorologiques minimales, les équipements des véhicules et les compétences des conducteurs s'appliquent de fait.

d)- Autres interventions
Outre les véhicules des services de la navigation aérienne chargés de la maintenance des équipements techniques et les véhicules de l'exploitant d'aérodrome effectuant les visites de l'aire de manœuvre, les véhicules du SSLIA, des véhicules des services de l'Etat peuvent être autorisés par les services de la circulation Aérienne à pénétrer sur l'aire de manœuvre à l'occasion d'incidents divers.
Ces interventions font l'objet d'instructions particulières adaptées à la situation.

7 - MODALITES DE CIRCULATION SUR LES ROUTES ASSOCIEES A L'AIRE DE MANŒUVRE

L'utilisation des routes associées à l'aire de manœuvre est réservée aux usagers détenteurs d'une autorisation spécifique, sauf pour des raisons exceptionnelles (urgence, travaux…). Cette utilisation s'effectuera après coordination avec l'organisme rendant les services de la circulation aérienne et en respectant, le cas échéant, les instructions données par celui-ci.

A l'exclusion des services autorisés par l'organisme rendant les services de la circulation aérienne, l'utilisation de toutes les routes associées à l'aire de manœuvre est interdite en LVP (Low Visibility Procedure).

7-1 La route dite « SSLIA » : Depuis le bâtiment du SSLIA, elle traverse la voie « P », puis traverse les deux pistes, elle est strictement réservée aux agents du SSLIA dans l'exercice de leur fonction. Le contact radio ainsi que le maintien de la veille radio sont obligatoires.

7-2 Les routes de contournement :
Pour les routes de contournement, la circulation s'effectue en maintenant une veille de la fréquence assignée par l'organisme rendant les services de la circulation aérienne et en respectant, le cas échéant, les instructions données par celui-ci.

La route « Est » : s'étend de la voie « T40 » à la voie « T101 ». Une attention particulière doit être portée en cas de roulage d'aéronef sur la voie « P » (aéronefs ayant une envergure > 65m).

La route « Sud» : s'étend de la voie menant au hangar DGAC à la voie Airbus « S20 », elle contourne le seuil 32R.
Compte tenu de son dimensionnement structurel, elle ne peut accueillir des véhicules de plus de 10 tonnes par essieu.
L'interdiction de l'utiliser en conditions LVP est matérialisée ''in situ'' soit par une barrière, soit par des panneaux lumineux ''Feux allumés- circulation interdite ''.
Le contact radio est obligatoire pour les véhicules dont la hauteur est > 2m50.

La route « Ouest » : s'étend de la voie airbus « S20 » à la voie Airbus « S90 ». Elle est située dans l'aire de trafic déléguée à Airbus. Sauf consignes particulières, la circulation s'y effectue en veillant la fréquence de la vigie Saint-Martin.

La route « Nord» : s'étend de la voie Airbus « S90 » à la voie « T101 », elle contourne le seuil 14R.
L'interdiction de l'utiliser en conditions LVP est matérialisée ''in situ'' par une barrière côté Airbus.
De la même façon que pour toutes les routes associées à l'aire de manœuvre, la circulation sur la route « Nord » s'effectue sous veille radio de la fréquence assignée par l'organisme rendant les services de la circulation aérienne toutefois le contact radio reste obligatoire pour les véhicules dont la hauteur est > 5m (des panneaux de rappel sont installés à des emplacements précis).

7-3 Les routes aviaires

Pour toutes ces routes, la circulation s'effectue après contact et veille de la fréquence assignée par l'organisme rendant les services de la circulation aérienne en respectant, le cas échéant, les instructions données par celui-ci.

La route « Aviaire » : cette route est située entre les deux pistes.

La route « Aviaire Est » : s'étend de la route Sud à la voie « N8 ».
Cette route est réservée aux véhicules SPPA.
A noter un point chaud au niveau du croisement avec la voie « N6 », où une attention particulière sera portée sur le trafic environnant.

La route « Aviaire Ouest » : s'étend de la route Sud à la voie « S11 ».
Cette route est réservée aux véhicules SPPA.

A noter qu'elle est située à l'intérieur de la bande de la piste 14R_32L, une attention particulière sera portée sur le trafic environnant.

CHAPITRE III

DISPOSITIONS SPECIALES DE CIRCULATION SUR LES AIRES DE TRAFIC

Rappel de la définition du Règlement de la Circulation Aérienne :

" Aire de trafic : Aire définie, sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pour l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste et du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien."

Les aires de trafic sont limitées par des lignes blanches de sécurité.

1 - REGLES GENERALES

Les opérateurs doivent se conformer au règlement général et aux dispositions fixées par les manuels d'exploitation communiqués par l'exploitant d'aérodrome, en particulier, au Manuel de Traitement Avion
L'exploitant d'aérodrome est chargé d'attribuer les postes de stationnement sur les aires de trafic suivantes : aires de Blagnac I, aires de Blagnac II et darse d'aviation d'affaires.

2 - MANOEUVRE DES AERONEFS

*** Le déplacement des aéronefs tractés ou non tractés** sur l'aire de trafic est subordonné à un contact préalable avec l'organisme rendant les services de la circulation aérienne (tour de contrôle).

* Par dérogation aux dispositions générales applicables sur les aires de manœuvre, les manœuvres de repoussage des avions depuis l'aire de trafic vers l'aire de manœuvre n'est assujettie **qu'à une autorisation de conduite sur les aires de trafic.**

*** Toute personne habilitée à transmettre** à un pilote les signaux de mise en route et de mise en puissance de mise en place ou de départ doit s'assurer, au préalable, que la zone intéressée est dégagée d'obstacles. Si cette condition n'est pas satisfaite, elle est tenue de prescrire l'arrêt immédiat de l'aéronef.
Dans le cas où l'exécution ou l'achèvement d'une manœuvre aux moteurs présente des risques, l'assistant sera obligatoirement tenu d'y procéder par remorquage par ses soins.

*** Sur les aires de trafic, les feux anti-collision** de l'aéronef doivent être allumés quelques instants avant la mise en marche des moteurs et rester allumés pendant toute la durée de leur fonctionnement.
De nuit ou par mauvaise visibilité, les feux de navigation de tout aéronef en mouvement, de façon autonome ou tracté, doivent être allumés. Si l'avion est remorqué, le conducteur du tracteur doit en outre allumer les feux de croisement.

*** Aucune manœuvre au tracteur** ne pourra être effectuée de jour comme de nuit sans qu'un convoyeur qualifié ait pris place aux commandes de l'appareil.

* **Le placement des aéronefs** doit s'effectuer en utilisant les marques matérialisées au sol, les mires de guidage lorsqu'elles existent ou en suivant les indications d'un placeur qui interviendra sur décision de l'assistant.

* **A l'arrivée**, les aéronefs doivent impérativement occuper le poste de stationnement alloué par le PCR et transmis au pilote par la tour de contrôle.

* **Au départ,** les manœuvres autonomes sont formellement interdites pour les postes en "nose in".
La responsabilité de la phase "push-back" incombe au personnel sol de l'organisme d'assistance.

3 - CIRCULATION DES VEHICULES

D'une manière générale, la justification de la présence de tout véhicule en un point quelconque de l'aire de trafic peut toujours être exigée de son conducteur ou des occupants, exception faite des véhicules du SSLIA, du SPPS, des services de police, douane et gendarmerie ainsi que des services de la DGAC.

3.1 - Autorisation de conduire

La conduite d'un véhicule, engin, ou matériel sur l'aire de trafic est subordonnée à une formation préalable délivrée par l'employeur du demandeur. L'employeur s'assure par un examen, avant la délivrance d'une attestation d'aptitude à la conduite, que le candidat conducteur connaît les règles de circulation et de stationnement qui s'appliquent sur les aires de trafic de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac. Cette attestation doit pouvoir être présentée lors de tout contrôle effectué côté piste par les services compétents.

Les "formateurs" sont des personnes nommément désignées par leur employeur pour assurer la formation pratique et théorique des agents en vue de la conduite de véhicules sur les aires de trafic et ayant suivi une formation dispensée par un formateur du SNA Sud pour les personnels de l'Etat et de l'exploitant d'aérodrome pour les autres. Les formateurs sont recensés par l'exploitant d'aérodrome pour les formateurs des entreprises privées et par le SNA Sud pour les formateurs des services de l'Etat qui en tiennent une liste actualisée.
L'exploitant d'aérodrome pourra effectuer des contrôles aléatoires destinés à vérifier les connaissances et la compétence des formateurs ou des agents des entreprises privés possédant une attestation d'aptitude à la conduite sur les aires de trafic de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac.

Toute infraction constatée pourra entraîner le retrait temporaire ou définitif de l'attestation d'aptitude à la conduite.

3.2 - Priorité

Les conducteurs de véhicules et engins circulant sur les aires de trafic sont tenus, en toutes circonstances, de laisser la priorité aux aéronefs.
Par ailleurs, les véhicules quittant les aires de trafic de Blagnac I ou Blagnac II doivent impérativement laisser la priorité aux véhicules circulant sur la voie de service située en front des installations.

3.3 - Eclairage et vitesse

Les règles et signaux du code de la route doivent être respectés. Toutefois l'usage des feux de route est interdit, seuls les feux de position et feux de croisement étant autorisés.
L'utilisation du gyrophare ne doit pas conduire à une gêne des pilotes. Il appartient à chaque conducteur d'évaluer ce risque sachant néanmoins que l'objectif d'être vu par un aéronef en mouvement ou sur le point de l'être, doit être atteint.

3.4 - Manœuvres particulières

Sauf pour les tracteurs et véhicules spéciaux dont la visibilité n'est limitée dans aucun secteur (visibilité sur 360°), la marche arrière ne doit être effectuée sur les postes de stationnement que si elle est guidée par une personne placée à terre en bonne position pour assurer cette manœuvre.

3.5 - Distance de sécurité

Les véhicules ne doivent passer derrière un aéronef dont les feux anti-collision sont en fonction qu'à une distance suffisante pour éviter les accidents dans l'hypothèse d'une augmentation soudaine du régime des moteurs.

.3.6 - Passerelles

Les règles de conduite et d'évolution des passerelles (en tant que véhicules) sont arrêtées par l'exploitant d'aérodrome dans un manuel d'utilisation des passerelles. Ces consignes doivent être respectées par les prestataires d'assistance en escale.

Ne sont autorisés à conduire les passerelles que les agents d'assistance spécialement formés à cette fin par les formateurs de leur employeur et bénéficiant de leur autorisation. Ces formateurs sont habilités par l'exploitant d'aérodrome.

Pendant la durée d'évolution des passerelles (gyrophare allumé et/ou signal sonore), toute circulation des personnes et des véhicules est interdite dans leur périmètre d'utilisation. Elles bénéficient alors d'une priorité sur les véhicules et engins.
Aucun véhicule, engin ou matériel ne doit être laissé en stationnement sur la surface matérialisée au sol délimitant la zone d'évolution des passerelles (ZEP).

.3.7 - Stationnement des véhicules et matériels de piste

a) Avant l'arrivée d'un aéronef, les véhicules, engins et matériels de piste devront être stationnés en dehors de la ZEC (Zone d'Evolution Contrôlée), sur les emplacements prévus à cet effet.

b) Avant le départ d'un aéronef, les véhicules, engins et matériel de piste doivent être évacués en dehors de la ZEC avant la mise en route des moteurs et rangés aux emplacements définis à cet effet à l'exception des engins nécessaires aux opérations techniques de départ et des extincteurs qui doivent cependant être placés à une distance suffisante .

c) Seuls les véhicules, engins et matériels indispensables aux opérations d'escale peuvent stationner sur les aires de trafic, sous réserve du respect des dispositions prévues en a) et b) ci-dessus. Les véhicules doivent être freinés.

Aucun obstacle ne doit déborder sur les servitudes des voies de circulation adjacentes aux postes de trafic et des voies de pénétration aux postes voisins. Ces servitudes sont délimitées au sol par des lignes blanches.

Pendant la durée de l'évolution d'un aéronef sur un poste voisin, aucun véhicule ou matériel susceptible d'être déplacé par le souffle ne doit stationner sur le côté exposé de l'avion en escale.

d) Des emplacements de stationnement dédiés dûment matérialisés sont attribués aux compagnies aériennes et services publics, aux véhicules officiels, en limite de l'aire de trafic, le long de la route de service située en front des installations.

e) Tout véhicule, engin, matériel stationné en-dehors des emplacements prévus et matérialisés au sol ou sur un emplacement ne lui étant pas attribué pourra être verbalisé par la GTA et déplacé par l'exploitant de l'aérodrome aux risques et périls du contrevenant.

3.8 - Maintien en bon état d'entretien des aires de trafic

Les aires de trafic doivent être laissées en bon état de propreté et les personnels en charge des opérations au sol sur l’aéronef doivent s'assurer, après chaque mouvement, que rien n'a été laissé, sur les postes de stationnement et que ceux-ci ne sont ni souillés ni contaminés. A défaut, les personnels en charge des opérations au sol informeront l'exploitant de l'aérodrome.

3.9 - Mesures de protection individuelle

Tous les engins et équipements utilisés doivent être munis de silencieux.

3.10 - Respect des cheminements et de la signalisation.

Les véhicules circulant sur les aires de trafic doivent impérativement respecter les cheminements matérialisés au sol et marquer l'arrêt à chaque indication "STOP".
Toute transgression à ces règles ne peut reposer que sur un motif d'urgence dont l'appréciation sera limitée aux véhicules spécialisés (SSLIA, GTA....).
En particulier, un déplacement lié à l'exploitation d'un aéronef ne peut dispenser du respect de ces règles de sécurité.

TITRE IV
MESURES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE

(articles 34 à 44 de l'arrêté préfectoral)

Les exploitants des locaux où sont manipulées ou entreposées des substances et préparations dangereuses et/ou des zones d'atmosphère dangereuse sont susceptibles de se former, sont tenus de respecter les dispositions et réglementations en vigueur, en particulier en matière de sécurité et de protection de l'environnement.

Ils doivent prendre toute mesure utile pour prévenir les risques pour les personnes, installations, aéronefs, zones de circulation et espaces communs, informer les tiers, y compris les services de secours et d'intervention, des dangers potentiels auxquels ils sont exposés et mettre à disposition les moyens de première intervention adéquats afin de limiter les conséquences d'un incident sur les personnes, les biens ou l'environnement. .

Ils s'assurent que ceux-ci restent accessibles, disponibles et en bon état.

TITRES V A IX

(*articles 45 à 58 de l'arrêté préfectoral)*

Il n'existe aucune disposition complémentaire à celles définies dans l'arrêté préfectoral de police.

****

LISTE DES ANNEXES

I- Localisation des zones "fumeurs" côté piste.

II -Affectation des zones de stationnement sur la voie réservée.

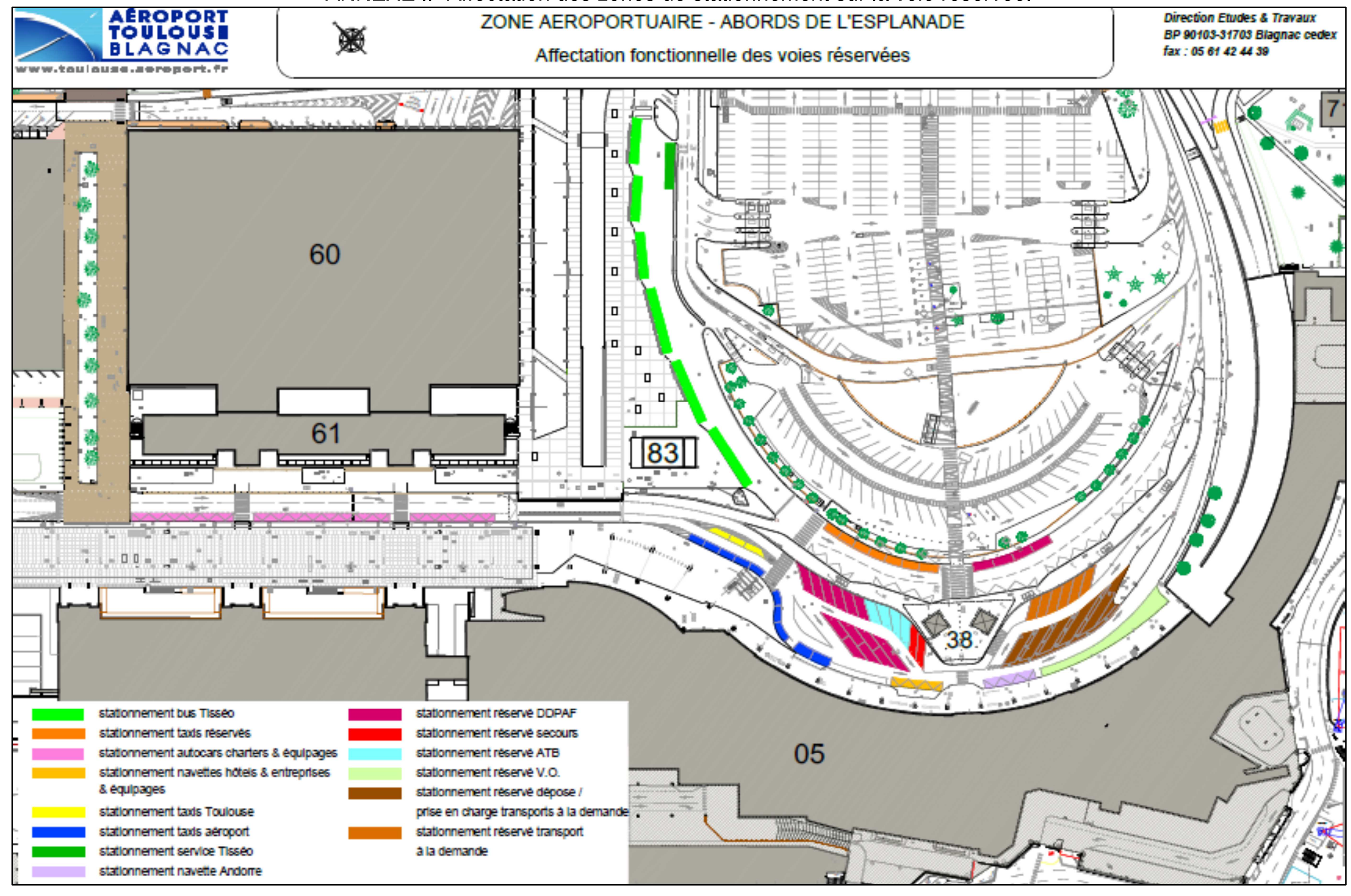
III- Contremarque du laissez-passer des véhicules.

IV - Déclinaison locale de l'évaluation nationale des risques mentionnée dans le règlement (UE) N° 1254 /2009 de la Commission du 18 décembre 2009 (annexe à diffusion restreinte non publiée).

***Pour mémoire** :*
Les formulaires concernant les demandes de titre de circulation aéroportuaire, de laissez-passer des véhicules, d'autorisation d'introduction d'outils de métier, de désignation des correspondants sûreté sont disponibles sur le site internet de l'aéroport de Toulouse-Blagnac : www.toulouse.aeroport.fr/fr/professionnels/surete).

ANNEXE I – Localisation des zones pour fumeurs côté piste. 

ANNEXE II -Affectation des zones de stationnement sur la voie réservée.



ANNEXE III

Contremarque du laissez-passer des véhicules.



ANNEXE IV

Déclinaison locale de l'évaluation nationale des risques mentionnée dans le règlement (UE) N° 1254 /2009 de la Commission du 18 décembre 2009

(annexe à diffusion restreinte non publiée)